E 24 — 282

Е24
73156 282

Ю. Д. ФИЛИПОВЪ.

Къ вопросу о возсозданіи и усиленіи торговаго флота.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ.
1917.

E24 — 282

Ю. Д. ФИЛИПОВЪ.

Къ вопросу о возсозданіи и усиленіи торговаго флота.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ.
1917.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ 25893 1974 г.

Отечественный торговый флотъ и отечественное частное судостроеніе серьезно озабочиваютъ общественную мысль. Возникаетъ вопросъ, какъ справится страна съ той задачей, которая на нее выпадетъ въ области внѣшней морской торговли послѣ войны, когда снова вспыхнетъ борьба жизненныхъ интересовъ.

Есть среди насъ ультра-пессимисты, которые смотрятъ на будущее нашей страны, въ смыслѣ открывающихся ей возможностей на поприщѣ международнаго товарообмѣна, совершенно безнадежно.

Указывая на немощность нашего торговаго флота и дальновидно предусматривая, что пополненіе и усиленіе его за счетъ рессурсовъ хотя бы и нашихъ теперешнихъ союзниковъ будетъ связано съ непреодолимыми затрудненіями, такъ какъ всѣ страны займутся послѣ войны возсозданіемъ своихъ флотовъ и къ иностраннымъ покупщикамъ и заказчикамъ будутъ относиться недоброжелательно, эти пессимисты пугаютъ насъ перспективою страшной экономической катастрофы, которая будтобы неминуемо разразится надъ нашими головами, если не будутъ приняты мѣры исключительнаго, героическаго характера, направленныя не только къ возсозданію нашего торговаго флота, но и къ значительному его усиленію. Катастрофа, которой насъ пугаютъ, явится будто-бы слѣдствіемъ того обстоятельства, что мы, не имѣя собственнаго достаточнаго флота, лишимся нашей внѣшней торговли или будемъ въ ней чувствительно ущемлены. Правильно-ли разсуждаютъ гг. пессимисты?

Къ счастью для насъ, для нашей страны, это разсужденіе — совершенно неправильно: оно представляетъ собою образчикъ смѣшенія понятій и свидѣтельствуетъ о непониманіи экономической дѣйствительности. Я слишкомъ уважаю читателя

чтобы пускаться въ пространныя объясненія всей неправильности разсужденія господъ крайнихъ пессимистовъ. Чтобы дойти до ихъ катастрофическихъ выводовъ, надо было упустить изъ виду, что современная торговля—и внутренняя и внѣшняя—является отраслью профессіонально отличной отъ торговаго мореплаванія. Страна можетъ вести морскую торговлю и не имѣть при этомъ собственнаго торговаго флота, такъ какъ къ ея услугамъ всегда будутъ торговые флоты другихъ странъ. Обороты ея морской торговли могутъ быть громадны, а собственный морской торговый флотъ относительно невеликъ. С. Штаты Америки ведутъ морскую торговлю со всѣмъ міромъ при посредствѣ, главнымъ образомъ, иностранныхъ перевозочныхъ средствъ. Въ такомъ же положеніи находятся Россія, Бельгія и друг. страны. Наоборотъ, есть страны, какъ напр. Норвегія, которыя обладаютъ громаднымъ флотомъ и не имѣютъ обширной морской торговли. Все это азбучныя истины. Если-бы даже къ концу войны Россія и оказалась совершенно безъ всякаго торговаго флота, то обстоятельство это, какъ бы печально оно ни было, само по себѣ еще не создавало бы для нея изолированнаго положенія среди другихъ странъ. И безъ флота она могла бы поддерживать свои коммерческія съ ними связи. Разрывъ послѣднихъ произошелъ бы лишь въ томъ совершенно фантастическомъ случаѣ, если-бы, не имѣя своего торговаго флота, Россія вмѣстѣ съ тѣмъ перестала интересовать другія страны, какъ рынокъ. Но можно ли допустить нѣчто подобное? Можно ли, хотя бы на секунду, допустить, что иностранцы перестанутъ интересоваться нашимъ зерномъ и нашей мукой, нашими яйцами и масломъ, рыбой и птицей, нашими лѣсными матеріалами, льномъ, пенькой, продуктами животноводства, нашею нефтью и нашею рудой, наконецъ нѣкоторыми изъ нашихъ издѣлій? Гдѣ, какъ не въ Россіи, они покупаютъ все это за безцѣнокъ? Съ другой стороны, можно ли думать, что иностранцы не захотятъ болѣе сбывать въ Россію излишковъ своей производительности: своего угля и кокса, своихъ машинъ и пр.? Уже соображенія о разсчетномъ балансѣ съ нами заставятъ ихъ стремиться къ этому. Итакъ, запугиваніе насъ тѣмъ, что, очутившись безъ флота, мы лишимся и нашей внѣшней торговли, есть дешевая буфонада, не болѣе.

Изъ сказаннаго, конечно, отнюдь не слѣдуетъ дѣлать вывода объ отрицаніи мною значенія торговаго флота для страны

и въ частности для развитія ея внѣшнихъ торговыхъ сношеній. Возсозданіе и усиленіе нашего морского торговаго флота представляетъ собою, съ моей точки зрѣнія, задачу первостепенной государственной важности. Не касаясь нуждъ государственной обороны, о которой ни при какихъ условіяхъ нельзя забывать и для которой торговый флотъ важенъ почти въ той же мѣрѣ, какъ и флотъ военный, укажу лишь на то, что безъ торговаго флота страна обречена въ области внѣшней торговли на полную пассивность, лишается многихъ существенныхъ выгодъ, связанныхъ съ этой торговлей и подвергаетъ риску свой разсчетный балансъ. Таково, вообще говоря, значеніе собственнаго торговаго флота для страны. Но въ настоящее время всякому понятно, что міровыя событія, свидѣтелями которыхъ мы являемся, подготовляютъ для отечественнаго торговаго флота совершенно исключительную роль, и что нѣтъ тѣхъ жертвъ, которыя могли бы показаться чрезмѣрными, поскольку онѣ требуются для созданія сильнаго и дѣятельнаго отечественнаго торговаго флота. Германскій имперіализмъ найдетъ себѣ благополучную могилу въ современныхъ событіяхъ; на міровыхъ сообщеніяхъ очистится много свободнаго мѣста, въ качествѣ германскаго наслѣдства; повсюду будетъ ощущаться большой недостатокъ въ тоннажѣ, и было бы очень печально, еслибы мы оказались не въ силахъ воспользоваться этимъ для національзаціи нашей внѣшней торговли въ смыслѣ установленія болѣе тѣсной связи ея съ отечественнымъ торговымъ флотомъ. Это было бы тѣмъ печальнѣе, что при колоссально возросшей внѣшней задолженности государства намъ необходимо уравновѣсить предстоящіе платежи процентовъ роста и погашенія по заключеннымъ займамъ обильнымъ встрѣчнымъ потокомъ золота, который въ замѣтной долѣ могъ бы быть обезпеченъ странѣ заработками нашего торговаго флота. Въ приблизительныхъ цифрахъ этотъ возможный заработокъ исчислить не трудно. До войны нашъ вывозъ достигалъ 950 милл. пуд., ввозъ—400 милл. пуд. Если допустить, что обороты нашей внѣшней торговли будутъ на томъ же уровнѣ послѣ войны и что половина вывоза и половина ввоза будутъ обслуживаться нашимъ флотомъ, то, при прежнихъ фрахтовыхъ ставкахъ, мы могли бы заработать нашимъ флотомъ 67,5 милл. рублей. Но фрахты возросли, и если послѣ войны они будутъ превышать прежніе только въ 5 разъ, что весьма вѣроятно, то

заработокъ нашего флота выразился бы въ суммѣ 337,5 милл. рублей, а такъ какъ флотъ нашъ могъ бы еще хорошо заработать на перевозкѣ пассажировъ и, въ частности, эмигрантовъ, и не исключена возможность хорошихъ заработковъ его на сообщеніяхъ между иностранными портами, то въ общемъ, при указанныхъ предположеніяхъ, выведенная сумма заработка вѣроятно возросла бы до 400 милл. рублей, на что и приходится обратить самое серьезное вниманіе.

Аналогичные разсчеты производятся и въ другихъ странахъ, и всюду мы наблюдаемъ небывалую озабоченность общественной мысли вопросомъ о морскихъ перевозочныхъ средствахъ къ моменту окончанія войны. Посмотримъ же, въ какомъ направленіи работаетъ эта мысль. Знакомство съ заграничными проектами возсозданія торговыхъ флотовъ опредѣлитъ обязательную и для насъ линію поведенія. Примѣръ другихъ странъ въ данномъ случаѣ въ высшей степени поучителенъ, такъ какъ цѣль стремленій этихъ странъ совпадаетъ съ нашей. Начнемъ съ Америки.

Соед. Штаты Америки располагаютъ торговымъ флотомъ, занимающимъ второе мѣсто среди другихъ флотовъ. Но огромное большинство судовъ Великой Республики, считающихся морскими, въ дѣйствительности плаваютъ по рѣкамъ, озерамъ и въ каботажныхъ сообщеніяхъ, и если исключить эти суда, то окажется, что остающіяся (631) даютъ сравнительно очень небольшой тоннажъ. Не желая въ будущемъ мириться съ этимъ положеніемъ вещей, правительство Соед. Штатовъ провело два закона, направленные къ увеличенію морского тоннажа страны. Согласно одному изъ этихъ законовъ, отнынѣ для признанія судна имѣющимъ право плаванія подъ національнымъ флагомъ не требуется, чтобы судно было отечественной постройки, что сразу же дало возможность націонализировать большое количество судовъ, принадлежавшихъ предпріятіямъ Республики, но плававшихъ подъ иностраннымъ флагомъ. Въ силу другого закона, въ распоряженіе президента Республики отпущено 50 милл. долларовъ съ цѣлью сооруженія государственнаго торговаго флота, который будетъ частью эксплоатироваться самою казною, частью сдаваться въ аренду существующимъ предпріятіямъ. Частная иниціатива не отстаетъ отъ государственныхъ начинаній, и въ результатѣ всѣ американскія верфи оказываются переобремененными заказами, производительность

же ихъ поднялась съ 200.000 тоннъ въ 1915 г. до 500.000 тоннъ въ 1916 г., но среди построенныхъ судовъ много сооружено по заказамъ иностранцевъ. Передаютъ, что впредь верфи Республики будутъ всецѣло предоставлены подъ постройку національныхъ судовъ.

Бразилія располагала до войны паровымъ флотомъ въ 264 тыс. тоннъ, т. е. сравнительно очень небольшимъ флотомъ. Не желая впредь зависѣть отъ иностранцевъ, страна эта пытается увеличить свой тоннажъ, а такъ какъ частная иниціатива отсутствуетъ, то на путь предпринимательства въ области мореходнаго промысла становится само государство, создающее нѣчто вродѣ нашего «Добровольнаго Флота» подъ именемъ «Бразиліанскаго Ллойда» (Lloyd Brasiliero). Это чисто государственное предпріятіе: всѣ принадлежащія ему суда получены отъ государства.

Аргентина, паровой флотъ которой едва достигаетъ 150 т. тоннъ, идетъ по тому же пути, но замыслы ея, какъ о томъ свидѣтельствуетъ проектъ депутата Мауро Лагоса, много скромнѣе бразильскихъ. На первое время государственный торговый флотъ долженъ быть представленъ всего-на-всего десятью судами.

Японія, какъ извѣстно, занимаетъ очень видное мѣсто среди морскихъ державъ міра. Ея паровой флотъ достигалъ до войны 1.680 т. тоннъ. Понятно, что война была для него источникомъ исключительнаго обогащенія. Японскія мореходныя предпріятія стали выдавать фантастическіе дивиденды. Въ 1916 г. Компанія «Миши Каимъ Кабусъ Хики Кайша» въ Кобе выплатила своимъ акціонерамъ въ видѣ дивиденда 220% на основной капиталъ. Много заработали японскіе арматоры и путемъ продажи тоннажа на сторону. При такихъ условіяхъ, эта спекуляція могла бы причинить ущербъ національному флоту, но верфи утроили свою производительность, и въ результатѣ торговый флотъ Японіи не только не уменьшился, но еще увеличился, причемъ значительно расширился и районъ его дѣятельности. Японскія верфи работали бы, вѣроятно, еще болѣе успѣшно, еслибъ не недостатокъ въ металлѣ, за которымъ они вынуждены обращаться въ С. Штаты Америки.

Изъ европейскихъ странъ остановимся прежде всего на *Англіи*. Флотъ ея, насчитывающій болѣе 19 м. рег. тоннъ, продолжаетъ, конечно, господствовать надъ всѣми остальными флотами въ совокупности. Колоссальныя потери, причиненныя

ему войною [1]), въ связи съ разстройствомъ судостроенія, задержали его ростъ. Но дѣятельность верфей возстанавливается и англійскій флотъ снова пріобрѣтаетъ въ ней свою непоколебимую опору. И въ самомъ дѣлѣ, если производительность англійскихъ верфей, измѣрявшаяся въ 1913 г. почти въ 2 м. тоннъ, а въ 1914 г. упавшая до 1.700 т. тоннъ, снизошла въ 1915 г. до 650 т. тоннъ, то въ 1916 г. она поднялась до 1.500 т. тоннъ и сейчасъ стоитъ уже на уровнѣ нормальной. Таковъ отвѣтъ Англіи на подводную блокаду, объявленную Германіей. Необходимо еще отмѣтить, что, благодаря уравнительной политикѣ реквизицій, которой придерживается англійское адмиралтейство, всѣ мореходныя предпріятія Англіи имѣли возможность извлечь соотвѣтственныя выгоды изъ повышательнаго движенія фрахтовъ, вызваннаго войною, и не только увеличили свою доходность, но замѣтно усилили и свои резервы, что конечно, будетъ имѣть не малое значеніе въ борьбѣ за преобладаніе на морѣ, которая снова возгорится послѣ войны. Заслуживаетъ вниманія и то обстоятельство, что въ предвидѣніи этой борьбы англійскія мореходныя компаніи соединяютъ свои силы, сливаясь въ крупныя единицы, способныя устоять противъ всякой конкуренціи.

Во Франціи дѣло обстоитъ слѣдующимъ образомъ. Въ началѣ войны французскій торговый флотъ насчитывалъ до 2.500.000 тон. Изъ этого количества погибло 300.000 тоннъ, но на ихъ мѣсто стало 330.000 тоннъ вновь пріобрѣтенныхъ разными способами. Кромѣ того, въ 1916 году заканчивалось постройкою на французскихъ верфяхъ 150.000 тоннъ и 40.000 на англійскихъ по заказамъ французскихъ арматоровъ. Такимъ образомъ, французскій торговый флотъ остается приблизительно въ томъ же положеніи, въ какомъ былъ до войны, если, конечно, не принимать во вниманіе износа, которому онъ подвергся на службѣ задачамъ обороны. Между тѣмъ, страна ясно сознаетъ, что флотъ, которымъ она располагаетъ, недостаточенъ для выполненія работы, подготовляемой ему переживаемыми событіями. Отсюда стремленіе увеличить его, получающее свое отраженіе въ цѣломъ рядѣ предположеній, касающихся торговаго мореплаванія и коммерческаго судостроенія. Въ этихъ предположеніяхъ страна, въ лицѣ своихъ отвѣтственныхъ представителей, идетъ частью по старымъ, протореннымъ путямъ, частью вы-

[1]) Съ начала войны по ноябрь 1916 г.—2.550.000 тоннъ.

ступаетъ на новые, ещѣ неизвѣданные, пути. Что касается *старыхъ путей*, то тутъ мы встрѣчаемся прежде всего съ идеей продленія дѣйствія законовъ о навигаціонныхъ и судостроительныхъ преміяхъ, при соотвѣтственномъ усиленіи ихъ поощрительнаго характера. Въ частности, въ отношеніи судостроенія закономъ 1 августа 1916 года уже установлено, что преміи за постройку судовыхъ корпусовъ будутъ выплачиваться независимо отъ происхожденія машинъ и котловъ или частей ихъ, если судно начато постройкою до истеченія 8 мѣсяцевъ, считая со дня ратификаціи мирнаго договора. Тѣмъ же закономъ, въ видахъ разгрузки отечественнаго судостроенія, предусматривается, что машины и котлы французскихъ судовъ могутъ быть въ теченіе указаннаго періода времени исправляемы или замѣняемы заграницею безъ потѣри судномъ права на принадлежность къ составу французскаго флота въ случаяхъ, когда стоимость ремонта превзойдетъ 15 фр. на тонну валовой вмѣстимости. Въ тѣсной связи съ этими мѣропріятіями находятся заботы правительства объ обезпеченіи отечественнаго судостроенія рабочей силой и необходимымъ металломъ. Для достиженія бо̀льшей планомѣрности въ этомъ дѣлѣ, образовано спеціальное бюро, на которое и возложена указанная въ высшей степени отвѣтственная задача. *Новыхъ путей* Франція ищетъ въ организаціи кредита подъ суда; въ объединеніи операцій мореходныхъ предпріятій; въ передачѣ магистральныхъ морскихъ сообщеній для установленія болѣе тѣсной связи между метрополіей и колоніями въ эксплоатацію желѣзнодорожнымъ компаніямъ и казнѣ; въ установленіи комбинированныхъ сухопутно-морскихъ тарифовъ; въ устройствѣ вольныхъ гаваней и складовъ и пр. Вполнѣ разработаннымъ является, однако, только вопросъ о кредитѣ, которому предполагается дать сейчасъ временную организацію съ тѣмъ, чтобы эта организація послѣ войны уступила мѣсто постоянной. Подъ временной организаціей морского кредита разумѣется выдача ссудъ подъ вновь пріобрѣтаемые арматорами суда за счетъ капитала, который съ этою цѣлью будетъ отпущенъ изъ казны, а подъ постоянной — кредитъ банковый на началахъ морской ипотеки. Въ заключеніе необходимо отмѣтить, что и во Франціи существующія мореходныя предпріятія извлекли изъ созданной войною конъюнктуры фрахтоваго рынка огромные барыши: «se sont enrichis d'une façon scandaleuse», какъ заявилъ въ палатѣ депутатовъ Буиссонъ 24 ноября 1915 года.

Италія также работаетъ съ большою настойчивостью надъ усиленіемъ своего торговаго флота, насчитывающаго въ данное время свыше 1.700.000 тоннъ. О томъ, какое значеніе придается въ Италіи этой проблемѣ, свидѣтельствуетъ знаменательный фактъ образованія здѣсь особаго министерства торговаго мореплаванія и судостроенія, но подготовка торговаго флота къ предстоящей ему роли на международномъ фрахтовомъ рынкѣ, происходитъ болѣе подъ знакомъ частной иниціативы, чѣмъ правительственнаго попеченія; однако и министерству торговый флотъ Италіи обязанъ многими важными мѣропріятіями. Сюда относится прежде всего организація кредита подъ суда. Организація эта вылилась первоначально въ форму консорціума банковъ, съ Центральнымъ Итальянскимъ банкомъ во главѣ. Консорціумъ этотъ былъ уполномоченъ выдавать ссуды подъ закладъ строящихся судовъ, причемъ при перемѣнѣ собственника судна долгъ переводился на новаго пріобрѣтателя. Размѣръ ссудъ ограничивался половиною стоимости судна, самыя же ссуды выдавались, въ предѣлахъ установленнаго контингента, обязательствами банка, которыя могли быть учитываемы въ банкахъ, пользующихся эмиссіоннымъ правомъ, т. е. правомъ выпуска банковыхъ билетовъ. Указанная организація, насколько о томъ можно судить по свѣдѣніямъ печати, недавно замѣнена новой, а именно спеціальнымъ морскимъ банкомъ съ основнымъ капиталомъ въ 100 м. лиръ. Стараніями новаго министерства доведены, далѣе, до благополучнаго окончанія переговоры съ Англіей относительно предоставленія Италіи необходимаго для ея верфей металла и подготовлена почва для полученія металла изъ Америки. Перевозка этого металла составитъ особую операцію, которую министерство уполномочено осуществить на реквизированныхъ судахъ, очевидно, съ цѣлью достиженія наивозможной экономіи въ расходахъ по транспорту. Что же касается распредѣленія металла между отдѣльными верфями, то это дѣло сосредоточено въ рукахъ образованнаго для распредѣленія заказовъ на суда и поощрительныхъ воспособленій отъ казны спеціальнаго консорціума судостроительныхъ предпріятій. Фактъ образованія этого консорціума — знаменательный фактъ. Новое министерство считается, вообще, сторонникомъ кооперативнаго начала въ области торговаго мореплаванія и судостроенія въ широкомъ, конечно, смыслѣ слова. Такъ, помимо только-что названнаго консорціума и консорціума банковъ, о которомъ

упоминалось ранѣе, ему приписываютъ образованіе еще двухъ консорціумовъ большаго значенія: 1) «Центральнаго общества морскихъ перестрахованій», въ которое вошли крупнѣйшія мореходныя предпріятія Италіи, и 2) союза субсидируемыхъ мореходныхъ предпріятій. Оно стремится вмѣстѣ съ тѣмъ направить итальянскій торговый флотъ на стезю капиталистическихъ начинаній самаго крупнаго масштаба, о чемъ свидѣтельствуетъ оповѣщенный въ печати проектъ образованія національнаго мореходнаго предпріятія со складочнымъ капиталомъ въ 500 м. лиръ, часть котораго, а именно 200 м. лиръ, вноситъ казна, отказывающаяся при этомъ въ теченіе первыхъ лѣтъ дѣятельности предпріятія отъ всякаго дивиденда. Новое вѣдомство провело, наконецъ, въ жизнь важныя постановленія, составляющія содержаніе декрета 10 августа 1916 г. [1]). Остается еще сказать, что дѣятельность итальянскихъ верфей за время войны замѣтно оживилась, причемъ,— что, особенно показательно для переживаемаго момента,— нащупываются новые пути въ судостроеніи. Я имѣю въ виду постройку крупныхъ судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія, которымъ несомнѣнно принадлежитъ будущее.

Перехожу къ *Бельгіи*. Страна эта до войны не была морской державой. Ея торговый флотъ имѣлъ не болѣе 287 т. тоннъ вмѣстимости. Обстоятельство это тѣмъ болѣе обращаетъ на себя вниманіе, что Бельгія ведетъ обширную морскую торговлю и располагаетъ портомъ, который занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди портовъ міра. Рѣчь идетъ, конечно, объ Антверпенѣ. Аномалія эта, которою можно объяснить себѣ только засиліемъ германскаго торговаго флота, устроившаго въ Антверпенѣ одну изъ своихъ коммерческихъ базъ, должна быть устранена, и бельгійское правительство рѣшило создать во-что бы то ни стало сильный національный торговый флотъ. Рѣшеніе это уже приведено въ исполненіе. По имѣющимся свѣдѣніямъ, въ Бельгіи основалось недавно крупное мореходное предпріятіе подъ именемъ «Бельгійскаго Ллойда» (Le Lloyd Royal Belge) съ основнымъ капиталомъ въ 50 м. франковъ. Капиталъ этотъ былъ легко реализованъ, такъ какъ два бельгійскихъ арматора, бѣжавшіе въ Лондонъ, немедленно подписались на значительную часть

[1]) Постановленія эти подробно приведены на стр. 26 — 27, № 1 «Изв. по внѣшн. торговлѣ».

эмиссіи. Ллойду предоставлено по уставу право выпустить облигацій на 100 м. франковъ нарицательныхъ изъ 4% интереса. Желая оказать финансовую поддержку предпріятію, государство подписалось изъ этой суммы на 25 м. франковъ.

Въ противоположность Бельгіи, ея сосѣдка *Голландія* обладаетъ сравнительно очень большимъ флотомъ. Въ 1914 году одинъ только паровой ея флотъ достигъ 1.500.000 тоннъ. Война погубила около 75.000 тоннъ, но дефицитъ этотъ съ лихвою покрывается вновь построеннымъ въ странѣ тоннажемъ. Такъ, уже къ серединѣ 1916 года на голландскихъ верфяхъ строилось до 300.000 тоннъ по заказамъ мѣстныхъ арматоровъ, да свыше 150.000 тоннъ—по заказамъ заграничныхъ. Чтобы оцѣнить эти цифры, надо имѣть въ виду, что до войны средняя производительность голландскихъ верфей составляла около 115.000 тоннъ. Такимъ образомъ, война учетверила ихъ производительность. Къ сожалѣнію, голландскія верфи находятся въ полной зависимости отъ Германіи, которая поставляетъ имъ необходимый металлъ, и Германія пользуется этимъ, заставляя, напр., роттердамскія верфи совершенно не принимать къ ремонту судовъ норвежскихъ, а суда шведскія и датскія принимать только съ особаго каждый разъ разрѣшенія германскихъ властей, тогда какъ верфи эти разсчитаны, главнымъ образомъ, на скандинавскую кліентелу по ремонту судовъ.

Норвегія обладаетъ торговымъ флотомъ вмѣстимостью въ 2.500.000 тоннъ. Причиненная войною убыль въ тоннажѣ покрыта вновь пріобрѣтеннымъ тоннажемъ полностью; что же касается барышей норвежскихъ арматоровъ, то они были и продолжаютъ быть огромными. Норвежцы наживаютъ не только на фрахтахъ, но и на спекуляціяхъ съ тоннажемъ. Въ печати отмѣчались случаи выдачи акціонерамъ дивиденда въ 80% на основной капиталъ («Selmerske Rederei»» въ Дронтгеймѣ) и продажи судовъ по цѣнамъ, въ 20 слишкомъ разъ превышавшимъ первоначальную стоимость судна. Не удивительно, что при такихъ условіяхъ норвежцы заказываютъ суда гдѣ только могутъ и въ то же время всемѣрно увеличиваютъ производительность собственныхъ верфей. Согласно проникшимъ въ печать свѣдѣніямъ, производительность эта утроилась по сравненію съ годами, непосредственно предшествовавшими войнѣ, и вѣроятно возросла бы въ еще большей пропорціи, еслибъ не тягостная зависимость норвежскихъ верфей отъ германской

индустріи въ отношеніи судовыхъ машинъ и всякаго рода электрическихъ установокъ.

Швеція, располагающая въ настоящее время флотомъ приблизительно въ 1.500.000 тоннъ, находится въ одинаковыхъ съ Норвегіей условіяхъ. То же слѣдуетъ сказать и относительно *Даніи*. Достойно вниманія, что обѣ эти страны придаютъ большое значеніе постройкѣ судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія. Въ Швеціи строятся съ двигателями Дизеля суда въ 9 тысячъ слишкомъ тоннъ. Данія въ области теплоходостроенія пошла еще дальше. Крупнѣйшее ея мореходное предпріятіе— «Датское Восточно-Азіатское Общество» всѣ свои трансатлантическіе пароходы замѣнила теплоходами съ машинами мощностью до 5.300 эффективныхъ силъ.

Подводя итоги всѣмъ этимъ даннымъ, касающимся союзныхъ съ нами и нейтральныхъ странъ, мы могли бы, я думаю, слѣдующимъ образомъ формулировать моменты, характеризующіе движеніе, совершающееся въ указанныхъ странахъ въ области торговаго мореплаванія и судостроенія.

1) Всѣ страны стремятся по мѣрѣ силъ и возможности освободиться въ будущемъ отъ дорого стоящаго посредничества иностранныхъ флаговъ.

2) Стремленіе это получаетъ свое выраженіе въ небываломъ притокѣ капиталовъ въ мореходную и судостроительную промышленность: повсюду основываются новыя мореходныя и судостроительныя предпріятія, а старыя предпріятія этого рода расширяются.

3) Увеличеніе тоннажа достигается частью путемъ покупки и заказа его заграницею, насколько это представляется еще возможнымъ при существующихъ запретахъ, охраняющихъ національный тоннажъ отъ распродажи его иностранцамъ, главнымъ же образомъ на основѣ отечественнаго судостроенія.

4) И мореходныя и судостроительныя предпріятія объединяются, первыя для болѣе производительнаго использованія наличнаго тоннажа и укрѣпленія своей позиціи противъ иностранной конкуренціи, вторыя же для распредѣленія заказовъ и обезпеченія себя необходимымъ металломъ.

5) Обнаруживающійся въ мореходной и судостроительной промышленности духъ предпріимчивости въ связи съ стремленіемъ къ сплоченію силъ и планомѣрности дѣйствій находитъ себѣ повсемѣстно дѣятельную правительственную поддержку.

6) Тамъ, гдѣ частная иниціатива не стоитъ на высотѣ національной задачи, выпадающей на отечественное торговое мореплаваніе и судостроеніе, правительства сами выступаютъ на путь предпринимательства, создавая казенный торговый флотъ, причемъ выдвигается также мысль о передачѣ магистральныхъ морскихъ сообщеній въ эксплоатацію желѣзнымъ дорогамъ.

7) Изъ спеціальныхъ мѣръ, характеризующихъ современную политику торговаго мореплаванія и судостроенія, могутъ быть указаны слѣдующія:

а) прямое участіе казны въ образованіи акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ крупнѣйшихъ мореходныхъ (и, повидимому, также судостроительныхъ) предпріятій;

б) отпускъ изъ казны значительныхъ средствъ для выдачи ссудъ арматорамъ на покупку судовъ заграницею и заказъ ихъ отечественнымъ верфямъ;

в) созданіе спеціальныхъ институтовъ морского кредита;

г) пересмотръ дѣйствующихъ правилъ о выдачѣ навигаціонныхъ и судостроительныхъ премій;

д) безпошлинный ввозъ судовъ и судостроительныхъ матеріаловъ;

е) оказаніе правительственной помощи отечественнымъ верфямъ въ дѣлѣ снабженія ихъ рабочей силой и металломъ;

ж) устройство вольныхъ гаваней и такихъ же складовъ;

з) введеніе комбинированныхъ сухопутно-морскихъ тарифовъ, разсчитанныхъ на поддержаніе національнаго флага въ конкуренціи его съ иностранными.

Большое значеніе придается также вопросамъ техники торговаго мореплаванія и судостроенія. Въ этомъ отношеніи особаго вниманія заслуживаетъ намѣчающаяся тенденція къ переходу отъ паровыхъ судовъ къ судамъ съ двигателями внутренняго сгоранія и отъ постройки судовъ единичныхъ къ постройкѣ ихъ въ условіяхъ массоваго производства, серіями. И то и другое важно потому, что оно должно привести къ удешевленію какъ самыхъ судовъ, такъ равно и эксплоатаціи ихъ, а слѣдов., и къ удешевленію морского транспорта со всѣми послѣдствіями, которыя отсюда проистекаютъ.

Если, послѣ всего сказаннаго, мы обратимся къ нашимъ условіямъ, то увидимъ, что и въ Россіи, въ связи съ ожидаемою послѣ войны конъюнктурою фрахтоваго рынка, наблюдается совершенно исключительное оживленіе среди предприни-

мательскихъ круговъ, прикосновенныхъ къ торговому мореплаванію и судостроенію. Безъ преувеличенія можно сказать, что частные капиталы жадно ищутъ того широкаго русла, по которому они могли бы влиться въ нашу мореходную и судостроительную промышленность, и не подлежитъ сомнѣнію, что еслибъ эти стоящіе уже наготовѣ капиталы фактически нашли себѣ приложеніе въ двухъ указанныхъ отрасляхъ хозяйственной предпріимчивости, то вопросъ о новомъ тоннажѣ, который намъ необходимъ для осуществленія нашихъ національныхъ задачъ въ области внѣшней морской торговли, въ значительной степени утерялъ бы свою остроту. Такимъ образомъ, основная задача, которая подлежитъ сейчасъ разрѣшенію, заключается въ облегченіи частнымъ капиталамъ доступа въ мореходную и судостроительную промышленность.

Препятствія, на которыя наталкивается капиталъ, ищущій помѣщенія въ мореходной промышленности, съ одной стороны, и въ судостроительной, съ другой, различны, но такъ какъ мореходная промышленность опирается на судостроительную, а судостроительная на мореходную, то препятствія, съ которыми должна считаться каждая изъ этихъ отраслей, имѣютъ значеніе для обѣихъ,—для одной прямое, для другой косвенное. Указанная зависимость, существовавшая и ранѣе, впредь будетъ особенно чувствительна, такъ какъ возсозданіе и усиленіе нашего торговаго флота за счетъ покупокъ заграницею во время войны и въ первое время послѣ заключенія мира при тѣхъ запретахъ, которые установлены для охраны тоннажа въ Англіи и цѣломъ рядѣ другихъ странъ, встрѣтятся съ большими затрудненіями, судостроеніе же, на которое выпадетъ поистинѣ патріотическая задача въ кратчайшій срокъ осуществить это возсозданіе и усиленіе, придется, вѣроятно, ограничить въ правѣ принимать заказы отъ иностранцевъ, вслѣдствіе чего оно всецѣло будетъ зависѣть въ своемъ развитіи отъ торговаго мореплаванія. Поэтому, желая обезпечить притокъ капиталовъ торговому мореплаванію, мы должны позаботиться о томъ, чтобы имъ было обезпечено и судостроеніе, и, наоборотъ, желая обезпечить притокъ капиталовъ судостроенію, мы должны позаботиться, чтобы имъ было обезпечено и торговое мореплаваніе. Внѣ этой программы никакой другой разумной программы нѣтъ и быть не можетъ.

Посмотримъ же сначала, что можно было бы предпринять для облегченія доступа частнымъ капиталамъ въ мореходную промышленность?

Вопросъ этотъ допускаетъ и болѣе широкую и болѣе узкую постановку. Въ первомъ случаѣ пришлось бы говорить не только объ устраненіи затрудненій, съ которыми сейчасъ связано привлеченіе капиталовъ въ область мореходной промышленности, но и объ измѣненіи къ лучшему тѣхъ общихъ условій, въ которыя поставлена наша мореходная промышленность и которыми опредѣляется доходность вложенныхъ въ нее капиталовъ, — а, слѣдовательно, и степень ея привлекательности для капиталистовъ. Не отрицая всей важности именно такой широкой постановки вопроса и отсылая интересующихся ею къ моей недавно вышедшей книгѣ «Очеркъ условій развитія отечественнаго торговаго мореплаванія» (Петроградъ, 1916), я нахожу болѣе цѣлесообразнымъ обсудить сейчасъ поставленный вопросъ исключительно лишь съ точки зрѣнія ближайшихъ потребностей переживаемаго момента, такъ какъ время не ждетъ и требуетъ проведенія въ жизнь въ первую голову реформъ, не терпящихъ отлагательства съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи были осуществлены и реформы менѣе срочныя.

Придерживаясь этой постановки вопроса, мы натолкнемся, прежде всего, на законъ 6 іюня 1904 года (ст. 122^{1}—122^{7} Уст. Торг., изд. 1903 г., по прод. 1912 г.), въ силу коего право плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ предоставляется исключительно русскимъ подданнымъ и коллективнымъ предпріятіямъ съ составомъ участниковъ исключительно изъ числа русскихъ подданныхъ. Ограниченіе это распространяется, въ частности, и на акціонерныя предпріятія, а такъ какъ принадлежность акцій на предъявителя ускользаетъ отъ контроля, то указаннымъ предпріятіямъ право владѣнія судами, плавающими подъ русскимъ флагомъ, предоставляется лишь въ томъ случаѣ, если всѣ ихъ акціи являются именными. Относительно облигацій въ законѣ 6 іюня 1904 года никакихъ указаній не содержится, вслѣдствіе чего акціонерное мореходное предпріятіе, прибѣгнувшее къ выпуску облигацій на предъявителя, права на владѣніе русскими судами не лишается, но льгота эта существеннаго значенія для названныхъ предпріятій не имѣетъ, такъ какъ практикою утвержденія ихъ уставовъ размѣры облигаціонныхъ капиталовъ сокращены до минимума.

Въ пользу закона 6 іюня 1904 года приводится то соображеніе, что закономъ этимъ обезпечивается торговому флоту значеніе національнаго оплота на случай войны и при осуществленіи торгово-политическихъ задачъ страны. Возникаетъ, однако, вопросъ, насколько въ дѣйствительности законъ 6 іюня 1904 г. достигаетъ своей цѣли. Эта цѣль была бы, несомнѣнно, достигнута, если бъ, преградивъ доступъ иностраннымъ капиталамъ въ мореходную промышленность, названный законъ направилъ въ нее капиталы отечественные. При такой замѣнѣ однихъ капиталовъ другими, не получилось бы задержки въ развитіи торговаго флота, и онъ дѣйствительно пріобрѣлъ бы національную физіономію. Но всѣмъ хорошо извѣстно, что вмѣсто результата, на который разсчитывали, получилось нѣчто совершенно нежелательное. Нормальное питаніе торговаго флота капиталами пріостановилось, и онъ явно сталъ впадать въ состояніе хроническаго кризиса. Само собою разумѣется, что мириться съ такимъ положеніемъ дѣла національное наше самосознаніе ни въ коемъ случаѣ не можетъ. Законъ 6 іюня 1904 года долженъ быть пересмотрѣнъ, причемъ казалось бы, мы могли бы въ этомъ случаѣ остановиться на томъ рѣшеніи вопроса, которое намъ даетъ большинство западно-европейскихъ законодательствъ: не преграждая иностраннымъ капиталамъ доступа въ отечественныя мореходныя предпріятія, что совершенно нецѣлесообразно, можно было бы обезпечить за послѣдними національный характеръ путемъ соотвѣтствующей нормировки состава администраціи предпріятій. Если бъ при этомъ мы захотѣли быть особенно строгими, то можно было бы, слѣдуя примѣру Гамбурго-Американской компаніи, право участія въ управленіи мореходными предпріятіями предоставить исключительно владѣльцамъ именныхъ акцій. Тогда командующая роль въ отечественныхъ мореходныхъ предпріятіяхъ несомнѣнно досталась бы русскимъ капиталистамъ, что собственно только и важно съ точки зрѣнія національныхъ задачъ торговаго флота. Итакъ, мнѣніе мое сводится къ тому, что законъ 6-го іюня 1904 года долженъ быть отмѣненъ и замѣненъ новымъ, благопріятнымъ для притока иностранныхъ капиталовъ въ мореходный промыселъ, но въ то же время въ достаточной мѣрѣ ограждающимъ этотъ промыселъ отъ проникновенія въ него руководящихъ иностранныхъ вліяній, что, повидимому, вполнѣ достижимо на почвѣ регламентаціи условій участія въ завѣдываніи дѣлами мореходныхъ предпріятій.

Одной этой реформы, однако, недостаточно. Устанавливаемыя въ порядкѣ утвержденія уставовъ мореходныхъ предпріятій ограниченія въ отношеніи выпуска облигацій должны были бы также подвергнуться пересмотру въ смыслѣ ихъ смягченія. Было бы, можетъ быть, опрометчиво совершенно устранить всякія ограниченія въ этомъ отношеніи (такъ какъ извѣстное разумное соотношеніе между собственными и чужими капиталами должно быть, конечно, соблюдаемо, полагаться же всецѣло на чувство мѣры самихъ предпріятій едва-ли во всѣхъ случаяхъ возможно), но смягчить эти ограниченія безусловно необходимо, и я, со своей стороны, готовъ присоединиться къ мнѣнію (высказанному, если не ошибаюсь, инженеромъ Токарскимъ), что къ мореходнымъ предпріятіямъ могли бы примѣняться правила, дѣйствующія въ отношеніи желѣзнодорожныхъ компаній, облигаціонные капиталы которыхъ всегда во много разъ превышаютъ акціонерный. Правда, мореходный промыселъ менѣе устойчивъ въ смыслѣ движенія нормъ предпринимательской прибыли, чѣмъ промыселъ желѣзнодорожный (прибыль мореходныхъ предпріятій подвергается очень сильнымъ колебаніямъ), но обстоятельство это вполнѣ компенсируется большею среднею доходностью мореходнаго промысла, вслѣдствіе чего едва-ли имѣется основаніе опасаться, что мореходныя предпріятія не справились бы со своими обязательствами предъ кредиторами по облигаціоннымъ займамъ, если-бъ таковые разрѣшались имъ въ тѣхъ же предѣлахъ, какъ и желѣзнымъ дорогамъ. Какъ, однако, отнесется денежный рынокъ къ попыткамъ мореходныхъ предпріятій увеличить свои облигаціонные капиталы? Возможно, что онъ не пойдетъ навстрѣчу этимъ попыткамъ или пойдетъ, но недостаточно охотно, такъ какъ будетъ бояться связаннаго съ этимъ риска. Но если такъ, то умѣстно поставить вопросъ о допустимости правительственной помощи при реализаціи мореходными предпріятіями облигаціонныхъ займовъ. Эта помощь могла бы выразиться въ двоякой формѣ: либо въ формѣ подписки со стороны казны на опредѣленную часть облигацій, либо въ формѣ правительственной гарантіи процентовъ роста и погашенія по облигаціямъ. Казалось бы, что эта льгота во всякомъ случаѣ вполнѣ примѣнима къ той категоріи мореходныхъ предпріятій, которая ставитъ себѣ задачею содержаніе опредѣленныхъ срочныхъ сообщеній, такъ какъ такія предпріятія выполняютъ функцію, въ которой доминируютъ объективные моменты

и коммерческіе результаты которой могутъ быть, поэтому, въ большей или меньшей мѣрѣ предусмотрѣны. Нельзя также не принять во вниманіе, что мореходныя предпріятія, содержащія срочныя сообщенія, отличаются отъ желѣзнодорожныхъ компаній только тѣмъ, что работаютъ въ другой стихіи, во всемъ же остальномъ характеризуются тѣми же признаками, являясь транспортными организаціями, предназначенными для регулярно-планомѣрной работы въ интересахъ народнаго хозяйства. Аналогія эта только подтверждаетъ, что какихъ-либо основаній, которыя бы препятствовали распространенію на мореходныя предпріятія системы правительственной поддержки, въ такомъ широкомъ масштабѣ примѣняемой къ желѣзнымъ дорогамъ, не имѣется, и я привѣтствовалъ бы шагъ, который въ этомъ направленіи былъ бы сдѣланъ правительствомъ.

Высказываясь за предоставленіе мореходнымъ предпріятіямъ широкаго простора при установленіи соотношенія между акціонерными и облигаціонными капиталами и за широкую помощь правительства при выпускѣ этими предпріятіями облигацій, я, разумѣется, не могу быть особенно настойчивымъ сторонникомъ такой же помощи при образованіи указанными предпріятіями ихъ акціонернаго капитала. Если центръ тяжести переносится на капиталъ облигаціонный, то помощь правительства при образованіи акціонернаго капитала не можетъ быть существенной, тѣмъ болѣе, что изъ двухъ возможныхъ формъ этой помощи гарантія опредѣленнаго дивиденда по акціямъ едва-ли и допустима по принципіальнымъ соображеніямъ. Вѣдь такая гарантія ослабляла бы энергію предпріятія и потворствовала бы нехозяйственному веденію дѣла. На это указываетъ опытъ съ гарантіями дивиденда по желѣзнодорожнымъ акціямъ, въ данномъ случаѣ весьма поучительный. Надо, во всякомъ случаѣ, имѣть въ виду, что и у насъ и на Западѣ правительственное участіе въ образованіи акціонерныхъ капиталовъ мореходныхъ предпріятій въ формѣ подписки на акціи этихъ предпріятій представляетъ собою установившуюся практику, колебать которую нѣтъ основанія. При извѣстныхъ условіяхъ такое казенное финансированіе мореходныхъ предпріятій вполнѣ цѣлесообразно, какъ напр., во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда казнѣ важно быть участницей въ управленіи предпріятіемъ, чтобы направлять его дѣятельность въ соотвѣтствіи съ тѣми или иными національными задачами. Въ связи съ вопросомъ объ облегченіи условій образованія акціо-

нерныхъ капиталовъ мореходныхъ предпріятій находится и вопросъ о демократизаціи этихъ предпріятій путемъ допущенія для акцій ихъ мелкихъ купюръ, какъ это имѣетъ мѣсто въ Англіи и нѣкоторыхъ другихъ странахъ. Въ пользу этой мѣры говоритъ то соображеніе, что оно открыло бы доступъ въ мореходную промышленность сбереженіямъ широкихъ народныхъ массъ и такимъ образомъ пріобщила бы ее къ обильному финансовому источнику, который сейчасъ для нея закрытъ. Нѣтъ надобности подчеркивать при этомъ, такъ какъ это понятно само собою, что мелкія купюры акцій могли бы сыграть важную роль и въ дѣлѣ національзаціи мореходной промышленности.

Что касается судостроительной промышленности въ ея отношеніи къ денежному рынку, то, къ счастью, она не испытываетъ на себѣ гнета закона, подобнаго закону 6 іюня 1904 г. о флагѣ. Ей открытъ свободный доступъ не только къ русскому, но и къ международному денежному рынку. Задержка въ развитіи ея коренится не въ условіяхъ финансированія, а въ печальной зависимости ея отъ судьбы отечественнаго торговаго мореплаванія, которое безсильно было создать сколько-нибудь нормальный спросъ на услуги національныхъ верфей. Привлеките капиталы въ мореходную промышленность, и они широкимъ потокомъ польются также и въ промышленность судостроительную, такъ какъ экономически и технически мы достаточно къ ней подготовлены, были бы только заказы. Тѣмъ не менѣе я нахожу, что въ переживаемый нами острый моментъ, когда возсозданіе и усиленіе отечественнаго торговаго флота возможно только на почвѣ собственнаго національнаго судостроенія, правительству не слѣдовало бы уклоняться отъ прямой финансовой помощи существующимъ и возникающимъ верфямъ въ формѣ участія въ ихъ акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталахъ, а можетъ быть также и въ формѣ гарантіи процентовъ роста и погашенія по послѣднимъ, еслибъ въ этомъ представилась надобность. Страна, готовая ассигновать милліарды на желѣзнодорожное строительство, можетъ, очевидно, удѣлить кое-что и на судостроеніе, на которое выпадаетъ сейчасъ такая важная національная задача, какъ обезпеченіе внѣшней морской торговли необходимыми перевозочными средствами со всѣми послѣдствіями, вытекающими отсюда для нашего расчетнаго баланса.

Другая важная область, куда должно быть направлено вниманіе правительства, это морской кредитъ, подъ которымъ

разумѣется, во-первыхъ, банково-биржевое посредничество между предпринимательствомъ въ области торговаго мореплаванія и судостроенія, съ одной стороны, и денежнымъ рынкомъ, съ другой, и, во-вторыхъ, операціи выдачи долгосрочныхъ ссудъ подъ залогъ имущества мореходныхъ и судостроительныхъ предпріятій. Какъ извѣстно, въ Россіи не существуетъ правильно организованнаго промышленнаго кредита. Этому виду банковаго кредита у насъ не посчастливилось. Онъ сосредоточивается у насъ въ коммерческихъ банкахъ, которые за недостаткомъ собственныхъ крупныхъ капиталовъ и неимѣніемъ постороннихъ средствъ, привлеченныхъ облигаціоннымъ способомъ, обращаютъ въ дѣло «финансированія» и кредитованія промышленныхъ предпріятій, находящіеся въ ихъ распоряженіи краткосрочные рессурсы, въ результатѣ чего все дѣло оказывается поставленнымъ на весьма наклонную плоскость и скорѣе является очагомъ ажіотажа, чѣмъ опорою промышленности. Отъ этихъ условій страдаетъ и наша морская промышленность — торговое мореплаваніе и морское судостроеніе, которымъ также негдѣ нормально финансироваться и кредитоваться. Обстоятельство это не ускользнуло отъ вниманія правительства, и въ самое послѣднее время въ Отдѣлѣ Торговаго Мореплаванія разработано два законопроекта, коими имѣется въ виду, впредь до возникновенія у насъ правильно функціонирующаго морского банка, создать нѣкоторый суррогатъ въ формѣ казенныхъ ссудъ: 1) арматорамъ на пріобрѣтеніе судовъ въ Россіи и заграницей и 2) судостроительнымъ предпріятіямъ на покрытіе расходовъ по устройству и оборудованію и для снабженія ихъ оборотными средствами. Учредительская функція, или такъ называемое «финансированіе», остается такимъ образомъ внѣ поля зрѣнія указанныхъ законопроектовъ, что и понятно, такъ какъ казнѣ, конечно, не свойственно брать на себя такую деликатную функцію. Это дѣло, несомнѣнно, можетъ взять на себя только частный морской банкъ, объ учрежденіи котораго и слѣдуетъ позаботиться, тѣмъ болѣе, что и кредитная функція можетъ получить правильную постановку не иначе, какъ въ банкѣ, для котораго открывалась бы возможность пользоваться путемъ выпуска облигацій, на подобіе закладныхъ листовъ ипотечныхъ кредитныхъ учрежденій, частными капиталами свободнаго денежнаго рынка въ строгомъ соотвѣтствіи съ потребностью въ кредитѣ, тогда какъ организація промышленнаго кредита на основѣ «спеціальныхъ средствъ»

ставитъ объемъ ссудной операціи въ зависимость отъ состоянія наличности спеціальнаго фонда, необходимые размѣры котораго не поддаются точному опредѣленію при отпускѣ средствъ, предназначенныхъ для его пополненія, и во всякій моментъ могутъ, поэтому, оказаться недостаточными. Необходимо еще отмѣтить, что учрежденію у насъ морского банка должна во всякомъ случаѣ предшествовать реорганизація системы регистраціи судовъ, такъ какъ отъ этого зависитъ самая возможность правильной постановки кредита, обезпечиваемаго ихъ закладомъ.

На третьемъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить вопросы организаціонные. И наше торговое мореплаваніе и наше судостроеніе характиризуются поразительной разрозненностью силъ, являя въ этомъ отношеніи полный контрастъ тому, что наблюдается на Западѣ, причемъ долгъ справедливости требуетъ отъ насъ признананія того факта, что старый режимъ, сочувствовавшій всегда всякому разъединенію, оставался вѣренъ себѣ и въ этой спеціальной сферѣ. Такому положенію вещей долженъ быть положенъ конецъ. Слабость нашего торговаго флота и нашего судостроенія—лишній поводъ къ объединенію ихъ силъ. Въ частности чрезвычайно важно объединиться мореходнымъ предпріятіямъ, содержащимъ срочныя сообщенія, такъ какъ въ результатѣ получилась бы и большая планомѣрность ихъ работы, и извѣстная экономія въ эксплоатаціонныхъ расходахъ, и лучшее использованіе наличнаго тоннажа, а слѣдовательно и возможность пониженія фрахтовыхъ ставокъ, въ чемъ такъ заинтересована отечественная морская торговля. Нѣтъ сомнѣнія также и въ томъ, что на почвѣ объединенія сдѣлаются достижимыми цѣли, которыя для распыленныхъ силъ оказывались «за предѣлами досягаемости». Я имѣю въ виду прямыя сообщенія съ странами и пунктами, съ которыми до сихъ поръ мы не имѣли непосредственныхъ сношеній. Вообще, мнѣ представляется, что, соединивъ свои силы, нашъ торговый флотъ могъ бы значительно расширить географическій районъ своей дѣятельности, который былъ у насъ всегда чрезвычайно тѣсенъ къ явной невыгодѣ и нашей внѣшней торговли и нашей мореходной промышленности. Улучшились бы, конечно, условія конкуренціи съ иностранцами и въ нѣкоторыхъ спеціальныхъ областяхъ мореходнаго промысла, какъ напр., въ области эмигрантскихъ перевозокъ, какъ на то указываетъ скромный опытъ согласованныхъ дѣйствій въ паломническихъ перевозкахъ. Задача правительства заключалась бы тогда въ

наблюденіи за тѣмъ, чтобы образовавшееся объединеніе, высоко держа свое знамя, не сбилось на путь эгоистической политики выколачиванія барышей въ ущербъ интересамъ народнаго хозяйства. Факторомъ огромнаго значенія было бы равнымъ образомъ и объединеніе судостроительныхъ предпріятій. Приходится энергично настаивать на этой мысли по двумъ соображеніямъ. Во-первыхъ, потому, что оно дало бы возможность цѣлесообразнаго распредѣленія заказовъ между отдѣльными судостроительными предпріятіями и притомъ съ точки зрѣнія интересовъ какъ заказчиковъ, такъ и самихъ предпріятій. Каждый заказъ попадалъ бы именно туда, гдѣ онъ наилучшимъ образомъ можетъ быть исполненъ, безъ всякихъ хлопотъ со стороны заказчика, исполнители же впервые получили бы возможность сосредоточивать у себя однородные заказы для осуществленія условія массоваго производства и установить между собою раздѣленіе труда, котораго такъ не хватаетъ нашимъ верфямъ, со всѣми выгодными послѣдствіями, которыя проистекаютъ изъ него. Во-вторыхъ, въ объединеніи судостроительныхъ предпріятій — лучшее рѣшеніе вопроса о металлѣ. Вѣдь, совершенно очевидно, что ни о какомъ судостроеніи нельзя будетъ помышлять, если такъ или иначе не будетъ созданъ источникъ полученія необходимаго для судостроительныхъ цѣлей металла. Эта задача для отдѣльныхъ предпріятій непосильна, объединеніе же съ нею навѣрное справится, хотя бы, напр., путемъ основанія метталургическаго предпріятія, спеціально предназначеннаго для обслуживанія нуждъ судостроенія. Надо объ этомъ непремѣнно подумать, такъ какъ вопросъ о металлѣ съ каждымъ днемъ обостряется и грозитъ обратить въ мечту всѣ наши самыя обоснованныя предположенія о будущемъ развитіи флота и судостроительной нашей дѣятельности.

Съ только что изложеннымъ находится въ тѣсной связи чисто техническая проблема: прогрессъ въ области торговаго мореплаванія и судостроенія, который знаменуется двигателями внутренняго сгоранія. Ихъ преимущества предъ паровой машиной становятся все очевиднѣе, и намъ необходимо поэтому приложить всѣ старанія къ тому, чтобы не отстать отъ нашихъ соперниковъ по морской торговлѣ. Говорятъ, что по части теплоходостроенія мы не только на одномъ уровнѣ съ Западомъ, но даже нѣсколько впереди его. Если это такъ, то тѣмъ лучше для насъ, такъ какъ двигателямъ внутренняго сгоранія при-

надлежитъ уже ближайшее будущее. Министерство Торговли и Промышленности считается съ этимъ, какъ объ этомъ свидѣтельствуетъ фактъ образованія спеціальнаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ проф. Быкова для выработки мѣръ поощренія у насъ постройки мощныхъ двигателей внутренняго сгоранія.

Всякій непредубѣжденный и безпристрастный умъ несомнѣнно признаетъ, что вопросовъ болѣе важныхъ, чѣмъ намѣченные выше, посколько дѣло касается ближайшихъ нуждъ русскаго торговаго мореплаванія и связаннаго съ нимъ судостроенія, нѣтъ, и что предложенное рѣшеніе этихъ вопросовъ пододвинуло бы насъ очень близко къ цѣли нашихъ стремленій. Но къ этой цѣли надо подойти вплотную. Что же для этого слѣдуетъ сдѣлать?

Желая быть краткимъ, я ограничусь простымъ перечисленіемъ необходимыхъ мѣропріятій.

1) Необходимо озаботиться скорѣйшимъ проведеніемъ въ жизнь предположеній М-ва Т. и Пр. объ установленіи у насъ, по примѣру нѣкоторыхъ западно-европейскихъ государствъ и въ томъ числѣ нашихъ союзницъ — Франціи и Италіи, навигаціонныхъ премій (законопроектъ внесенъ въ законодательныя учрежденія еще въ 1912 г.), а также пересмотромъ закона 21 мая 1912 г. о судостроительныхъ преніяхъ, не отступая, однако, отъ принципа твердыхъ, въ самомъ законѣ указанныхъ, ставокъ этихъ премій, чтобы не лишить верфи необходимыхъ гарантій относительно устойчивости заключающагося въ преміяхъ элемента поощренія.

2) Необходимо созданіе у насъ національнаго классификаціоннаго учрежденія, на подобіе аналогичныхъ учрежденій Запада, и въ связи съ этимъ улучшеніе условій страхованія нашихъ судовъ, причемъ, повидимому, не безнадежной была бы попытка организаціи этого страхованія на началахъ обязательнаго взаимнаго страхованія.

3) Необходимо понизить консульскіе сборы и устранить нѣкоторыя несообразности, характеризующія ихъ теперь.

4) Необходимо обезпечить нашимъ арматорамъ болѣе дѣйствительную защиту ихъ интересовъ въ заграничныхъ водахъ.

5) Необходимо урегулировать роль банковъ и коммиссіонеровъ, а также экспедиторскихъ фирмъ въ нашемъ экспортѣ и импортѣ въ цѣляхъ обезпеченія отечественному торговому мореплаванію болѣе дѣятельной поддержки съ ихъ стороны.

6) Необходимо пересмотрѣть нашу тарифную желѣзнодорожную политику въ направленіи возможнаго согласованія ея съ реальными интересами отечественнаго торговаго флота. Въ связи съ этимъ требовала бы пересмотра и та постановка, какую получило у насъ дѣло прямыхъ заморскихъ сообщеній, т. е. координація дѣятельности желѣзныхъ дорогъ съ дѣятельностью національнаго торговаго флота.

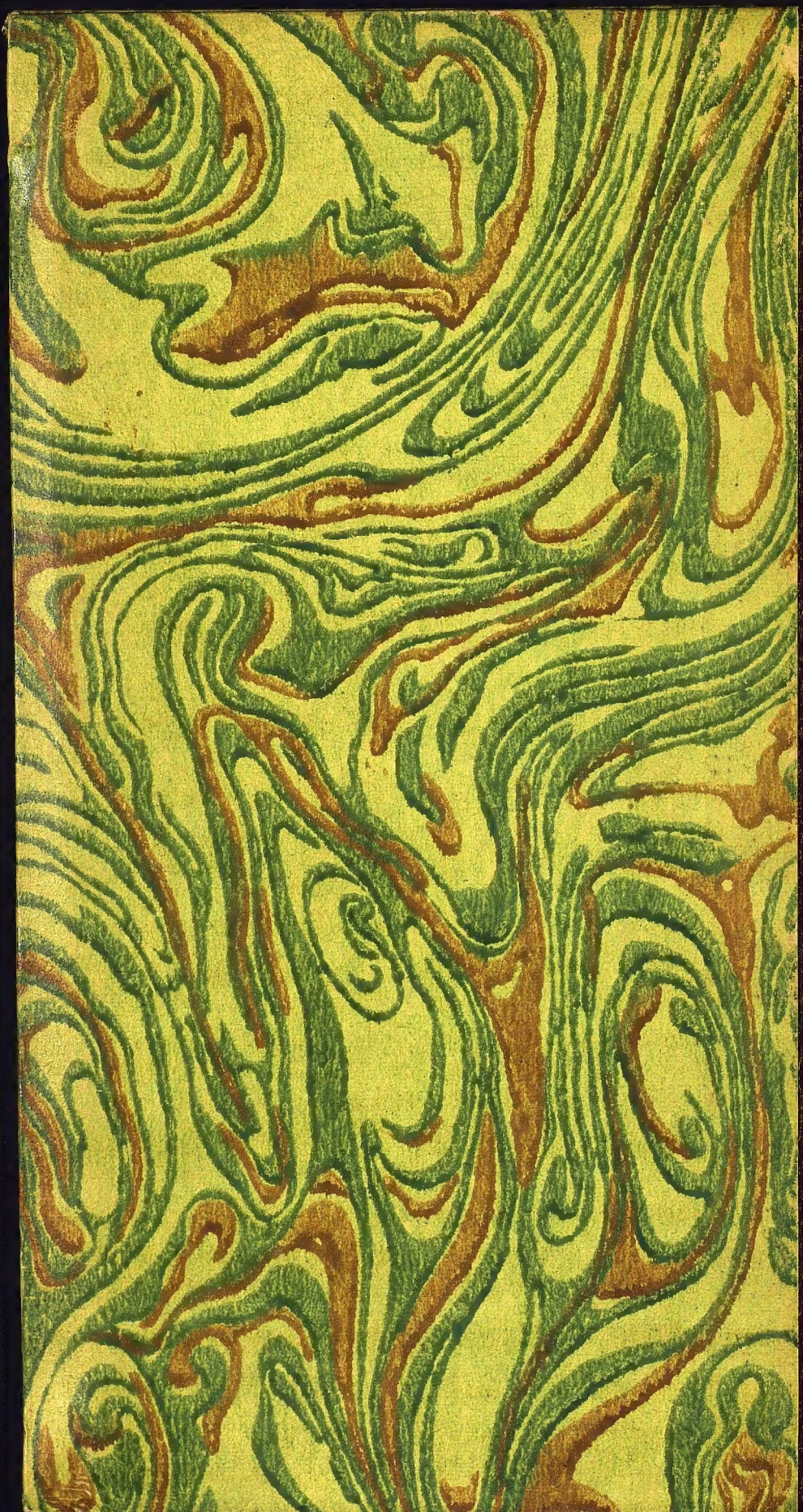
7) Необходимо возможное облегченіе таможенныхъ формальностей и вообще установленіе такихъ таможенныхъ порядковъ, которые меньше стѣсняли бы свободное развитіе торговаго мореплаванія. Въ частности, чрезвычайно важно дать практическое осуществленіе давно назрѣвшему вопросу о вольныхъ гаваняхъ въ нѣкоторыхъ нашихъ портахъ, въ качествѣ противовѣса сильному соперничеству съ нашими портами заграничныхъ распредѣлительныхъ пунктовъ и обезпеченія Россіи благопріятныхъ условій для широкаго развитія непосредственныхъ сношеній съ контактными рынками.

8) Необходимо коренное преобразованіе нашего портового управленія въ духѣ замѣны господствующихъ здѣсь бюрократическихъ началъ животворнымъ началомъ общественности. Вмѣстѣ съ тѣмъ важно, не останавливая казенной портостроительной дѣятельности и сосредоточивая ее по преимуществу въ первостепенныхъ портахъ для скорѣйшаго доведенія ихъ до уровня максимальныхъ требованій современной морской торговли (и притомъ не только въ смыслѣ удобства подходовъ, защищенности и глубины бассейновъ и длины причальныхъ линій, но и въ смыслѣ оборудованія элеваторами, складами, путями и всякими механическими перегрузочными приспособленіями), привлечь къ портостроительному дѣлу капиталы общественные и частные, т. к. безъ этого условія наше портостроеніе всегда будетъ отставать отъ потребностей оборота.

9) Наконецъ, необходимо провести въ жизнь рядъ соціально-политическихъ мѣръ, направленныхъ къ улучшенію быта служащихъ торговаго флота, въ частности организовать регистрацію моряковъ и профессіональное ихъ страхованіе (на случай смерти, увѣчій, болѣзни, инвалидности, безработицы и пр.). Мѣры эти способствовали бы упорядоченію отношеній между капиталомъ и трудомъ въ области мореходнаго промысла и вмѣстѣ съ тѣмъ благопріятно отразились бы на качествѣ труда личнаго состава торговаго флота въ смыслѣ повышенія уровня производительности

этого труда, что въ свою очередь повело бы къ сокращенію расходовъ по эксплоатаціи нашихъ морскихъ перевозочныхъ средствъ.

Такова та схема *очередныхъ* задачъ въ области политики торговаго мореплаванія и судостроенія, разрѣшеніе которыхъ, по мнѣнію моему, обезпечитъ этимъ важнымъ отраслямъ народнаго хозяйства возможность нормально развиться и стать дѣйствительною опорою нашей морской торговли и торговой политики.

Мнѣ остается только добавить, что при Министерствѣ Торговли и Промышленности уже образовано подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Б. А. Бахметева, при широкомъ участіи общественнаго и профессіональнаго элементовъ и научныхъ силъ, Особое Совѣщаніе по торговому мореплаванію и судостроенію, которое и займется всестороннимъ выясненіемъ ихъ нуждъ и выработкою соотвѣтствующихъ законодательныхъ предположеній.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ _____ 1974 г.